Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 9.

(Nr. 6273.) Genehmigungs-Urkunde, betreffend den Nachtrag zum Statute der Thüringischen Eisenbahngesellschaft wegen Herstellung einer Eisenbahn von Dietendorf nach Arnstadt. Vom 29. Januar 1866.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

Nachdem die Thüringische Eisenbahngesellschaft in der Generalversammlung vom 7. September 1865. auf Grund der §§. 3. und 31. des unterm 20. August 1844. bestätigten Statuts (Gesetz-Samml. für 1844. S. 419. ff.) beschlossen hat, ihr Unternehmen auf den Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Dietendorf nach Arnstadt nach Maaßgabe des mit der Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaischen, und mit der Fürstlich Schwarzburg-Sondershausenschen Regierung unterm 7. Juli 1865. abgeschlossenen Vertrages auszudehnen, wollen Wir den hierauf bezüglichen Beschlüssen der Generalversammlung vom 7. September 1865. und dem anliegenden Statut-Nachtrage Unsere Genehmigung ertheilen.

Die gegenwärtige Genehmigung ist nebst dem Nachtrage zum Gesellschafts-Statute und dem Vertrage vom 7. Juli 1865. durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Gegeben Berlin, den 29. Januar 1866.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz. Gr. zur Lippe.

Ausgegeben zu Berlin den 24. März 1866.

Statuten-Nachtrag.

§. 1.

Das Unternehmen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft wird auf die Erbauung und den künftigen Betrieb einer Zweigbahn von der Station Dietendorf nach Arnstadt ausgedehnt.

§. 2.

Das zur Ausführung des neuen Unternehmens erforderliche Kapital wird vorläufig auf 338,000 Thaler — dreihundert achtunddreißig Tausend Thaler — festgestellt.

§. 3.

Die Beschaffung des Anlagekapitals von 338,000 Thaler erfolgt durch Aufnahme einer Anleihe gegen Ausgabe von auf den Namen der Gläubiger lautenden Schuldscheinen.

§. 4.

Rücksichtlich der Verhältnisse der neuen Zweigbahn zu der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen und der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Staatsregierung ist der mit diesen beiden Regierungen abgeschlossene Vertrag vom 7. Juli 1865. maaßgebend. Im Uebrigen finden auch auf diese Zweigbahn die Bestimmungen des durch die Konzessions-Urkunden vom 20. August resp. 10. und 13. September 1844. genehmigten Statutes der Thüringischen Eisenbahngesellschaft und deren landesherrlich genehmigte Nachträge gleichmäßig Anwendung.

Ver-

Vertrag.

Zwischen der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Staatsregierung, vertreten durch den Herrn Staatsrath Braun, sowie der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Regierung, vertreten durch den Herrn Staatsrath von Wolffersdorf und Herrn Regierungsrath Wilke, einerseits, und der in Erfurt domizilirenden Thüringischen Eisenbahngesellschaft, vertreten durch deren Direktion, andererseits, ist heute unter Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung beider Staaten und des Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Landtages, sowie der statutenmäßigen Zustimmung des Verwaltungsrathes, der Generalversammlung und der bei der Thüringischen Eisenbahn betheiligten Staatsregierungen folgender Vertrag verabredet worden.

§. 1.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, den Bau und Betrieb einer Zweigbahn von ihrer Station Dietendorf durch die Fluren Alt-Dietendorf, Apfelstädt, Sülzenbrück und Haarhausen nach Arnstadt in der Weise zu übernehmen, daß sie Eigenthümerin des neuen Bahnunternehmens wird, dieses aber einen abgesonderten Zweig des Stammunternehmens bildet.

Zu dem Ende sind die nachstehenden Bestimmungen vereinbart worden.

§. 2.

Die Herzoglich Gothaische und die Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Staatsregierungen werden ihrerseits der Thüringischen Eisenbahnverwaltung die Konzession zur Ausführung der im §. 1. gedachten Zweigbahn ertheilen und hinsichtlich der Erwerbung und Benutzung des für die Bahn erforderlichen Grund und Bodens für ihre Lande gesetzliche Expropriationsbestimmungen erlassen, soweit solche noch nicht vorhanden sind.

Die Eisenbahnverwaltung verpflichtet sich, neben der Arealentschädigung auch alle Anlagen einzurichten und zu unterhalten, welche die beiderseitigen Regierungen an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluthsanlagen ꝛc. nöthig finden, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden. Entsteht die Nothwendigkeit solcher Anlagen erst nach Eröffnung der Bahn durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung, so ist die Eisenbahngesellschaft zwar auch zu deren Einrichtung und Unterhaltung ver-

pflichtet, jedoch nur auf Kosten der dabei interessirten Grundbesitzer, welche deshalb auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung Kaution zu bestellen haben.

Für alle Entschädigungsansprüche, welche in Folge der Bahnanlage an die Staaten gemacht und entweder von der Eisenbahnverwaltung selbst anerkannt, oder unter ihrer Zuziehung richterlich festgestellt werden, ist die Gesellschaft einzustehen verpflichtet.

§. 3.

Die technischen Vorarbeiten zur Feststellung der Bahnlinie und zur Ausführung der Bahn, der Bahnhofsanlagen und der Betriebseinrichtungen sind zunächst der Herzoglich Gothaischen Staatsregierung vorzulegen, welche dieselben nach erfolgter Prüfung der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Regierung Behufs der von ihr zu ertheilenden Zustimmung bezüglich der in ihr Gebiet fallenden Strecke mittheilen und die erfolgte beiderseitige Genehmigung der Gesellschaft eröffnen wird.

In Ansehung der Fahrzeuge einschließlich der Lokomotiven genügt eine von der Königlich Preußischen Regierung erfolgte Prüfung, und beide betheiligte Staatsregierungen werden diese Betriebsmittel, wenn die Königlich Preußische Regierung sie für genügend erklärt und die betreffende bestimmungsmäßige Bescheinigung darüber ausgestellt hat, in ihren Gebieten zulassen.

Die Spurweite der neuen Bahn soll überall gleichmäßig vier Fuß acht einen halben Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen. Die Bahn selbst wird nur mit Einem Gleise ausgeführt; die Thüringische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich jedoch, auf Station Dietendorf solche bauliche Einrichtungen zu treffen, daß der Uebergang der Transporte von der Hauptbahn auf die Zweigbahn und umgekehrt, und zwar je nach den verschiedenen Richtungen, in einer dem Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs entsprechenden Weise erfolgen kann.

§. 4.

Nachdem für die projektirte Bahn die Konzessionen (§. 2.) ertheilt sein werden, muß mit der Fertigstellung der Baupläne und Anschläge ohne Verzug vorgeschritten werden. Nach Vollendung und Genehmigung derselben (§. 3.) soll der Bau der Bahn sofort begonnen und längstens binnen Jahresfrist vollendet werden.

Im Falle der Nichtvollendung binnen der bestimmten Frist bleibt den Staatsregierungen vorbehalten, die Anlage, so wie sie liegt, für Rechnung der Thüringischen Eisenbahngesellschaft unter der Bedingung zur öffentlichen Versteigerung zu bringen, daß dieselbe von den Ankäufern ausgeführt werde. Es muß jedoch dem Antrage auf Versteigerung die Bestimmung einer schließlichen Frist von sechs Monaten zur Vollendung der Bahn vorangehen.

§. 5.

Das Anlagekapital, welches erforderlich ist zum Bau und zur vollständigen Ausrüstung der Bahn, zur Erweiterung des Thüringischen Anschlußbahnhofes in Dietendorf und der Gebäulichkeiten daselbst, soweit solche lediglich durch die Einführung und den Betrieb der neuen Bahn nöthig werden sollte, zur Beschaffung der für die neue Bahn erforderlichen Transportmittel, zur Verzinsung des Anlagekapitals während der Bauzeit, wird, den bisherigen Ermittelungen entsprechend, auf 338,000 Thaler angenommen.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft wird dasselbe durch eine mit 4½ Prozent zu verzinsende Anleihe beschaffen. Der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Regierung wird das Recht eingeräumt, jeder Zeit für diese Anleihe ganz oder theilweise als Gläubigerin einzutreten und zu diesem Zwecke die Kündigung derselben resp. des betreffenden Theiles zu verlangen.

§. 6.

Sobald die Baurechnung für die neue Bahn festgestellt ist, wird das Kapital, welches sich

1) für den Bau der Bahn nebst allem Zubehör, inkl. der Erweiterung der Station Dietendorf (§. 5.),
2) für Anschaffung der Transportmittel,
3) für die Bestreitung derjenigen Generalkosten, welche sich nicht abgesondert verrechnen und direkt aus dem Baufonds verausgaben lassen, und welche mit ¼ Prozent der Ausgabe ad 1. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zu erstatten sind,
4) für die Verzinsung mit 4½ Prozent der während der Bauzeit, d. h. bis zu dem auf die Betriebseröffnung der ganzen Bahn von Dietendorf bis Arnstadt folgenden 1. Januar, aufgenommenen Darlehen (§. 5.)

als nothwendig ergiebt, unter Mitwirkung eines von der Schwarzburg-Sondershäuser Regierung zu bestellenden Kommissarius definitiv festgestellt.

§. 7.

1) Sollte für die Vollendung des Neubaues und die Ausrüstung der neuen Bahn, sowie für die Beschaffung der erforderlichen Betriebsmittel ein größeres Kapital als 338,000 Thaler nöthig sein, so ist auch der Mehrbedarf in gleicher Weise, wie die Anschlagssumme (§. 5.), von der Thüringischen Eisenbahnverwaltung durch Aufnahme von Darlehen zu decken.

 Die

Die Festsetzung des Mehrbedarfs erfolgt durch die Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Regierung.

Die Thüringische Eisenbahnverwaltung ihrerseits wird jedoch bei Ausführung des Baues auf möglichste Ersparniß bedacht sein, damit, unbeschadet der Solidität des Baues, wenn thunlich, eine Minderung der anschlagsmäßigen Bausumme erreicht werden kann.

2) Sollte sich ferner nach Feststellung des Anlagekapitals und Eröffnung der Bahn herausstellen, daß eine Vermehrung des Anlagekapitals erforderlich sein wird und deshalb für dieselbe die Beschaffung von Geldmitteln sich nöthig machen, so ist zur Aufbringung derselben die Zustimmung der betheiligten beiden Staatsregierungen erforderlich, und kann dieselbe an die Bedingung eines festzustellenden Zins- und Tilgungsfonds für die aufzunehmenden Darlehne geknüpft werden.

§. 8.

Der Reinertrag der neuen Bahn wird dergestalt berechnet, daß von den gesammten jährlichen Betriebseinnahmen derselben:

a) die wirklich verausgabten Verwaltungs-, Unterhalts- und Transportkosten, einschließlich der Kosten für die allgemeine Verwaltung (§. 9.),

b) der zum Reserve- resp. Erneuerungsfonds fließende Jahresbeitrag nach einem von den Gesellschaftsvorständen aufzustellenden und der Genehmigung der beiden betheiligten Staatsregierungen unterliegenden Regulativ,

c) die Zinsen, beziehungsweise jährlichen Amortisationsquoten etwaiger nach Eröffnung der Bahn aufgenommener Darlehen (cfr. §. 7. Nr. 2.)

abgezogen werden.

Den Inhabern der Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn ist die neue Bahn selbstverständlich nicht verhaftet.

§. 9.

Hinsichts der Aufstellung der Betriebsrechnung für die neue Bahn, der Rechnung für die Thüringische Hauptbahn gegenüber, gelten folgende Feststellungen:

1) Zu den Gesammtkosten für die allgemeine Verwaltung der Thüringischen Eisenbahn, sowie für die durch die Techniker der Hauptbahn zu übernehmende Oberaufsicht über die neue Bahn wird ein besonderer Beitrag nicht gewährt, dagegen erhält die Thüringische Eisenbahngesellschaft aus den Einnahmen der neuen Bahn für die nothwendige Vermehrung des allgemeinen Büreaupersonals in den ersten fünf Jahren einen

einen Jahresbeitrag von fünf Silbergroschen pro Nutzmeile der Zweigbahn. Nach Verlauf der ersten fünf Jahre findet eine neue Vereinbarung über den Beitrag zu den Kosten der allgemeinen Verwaltung statt.

2) Die Kosten der Bahn- und Transportverwaltung tragen die Hauptbahn und die neue Bahn je zur Höhe ihrer wirklichen Ausgaben; an den Kosten der Station Dietendorf partizipirt die Zweigbahn mit einem nach der Zahl der Züge zu bestimmenden Antheile der gesammten Stationskosten.

3) In Betreff der Benutzung der Betriebsmittel der Hauptbahn und der Zweigbahn werden beide als selbstständige Verwaltungen betrachtet, und finden bezüglich des Ueberganges und der gegenseitigen Benutzung derselben die Vorschriften des jeweilig im mitteldeutschen Verbande geltenden Regulativs Anwendung.

Bezüglich des Verkehrs mit anderen Bahnen sind dieselben Wagenbenutzungs-Regulative entscheidend, wie sie zwischen der Thüringer Bahn und den fremden Bahnverwaltungen jederzeit vereinbart sind.

Sollten auch Lokomotiven und Tender der Hauptbahn auf der Zweigbahn zur Benutzung kommen, oder umgekehrt, so findet eine Vergütung mit 27 Silbergroschen für jede Lokomotivmeile statt, exkl. jedoch der besonders zu berechnenden Vergütung für etwaige Mitgestellung des Fahrpersonals.

Die Unterhaltung der Transportmittel der Zweigbahn verpflichtet sich die Thüringische Eisenbahnverwaltung zu übernehmen; sie wird dieselbe in ihren Werkstätten durch ihre Beamten und Arbeiter ausführen lassen und dafür nur die Selbstkosten in Anrechnung bringen.

Die Betriebsrechnung über die neue Bahn wird von dem Verwaltungsrathe der Thüringischen Bahn geprüft und dechargirt, ist aber demnächst alljährlich der Herzoglich Gothaischen, sowie der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Regierung zur Revision zu überreichen, und ist die Eisenbahngesellschaft verpflichtet, Anweisungen für die Rechnungsführung, durch welche eine klare Ein- und Uebersicht in und über den Stand des Unternehmens geboten wird, Folge zu leisten.

§. 10.

Sollte der Reinertrag des neuen Bahnunternehmens (§. 8.) nicht dazu hinreichen, um das gesammte nach den §§. 6. und 7. Nr. 1. definitiv festgestellte Anlagekapital mit 4½ Prozent jährlich zu verzinsen, so ist die Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Regierung verpflichtet, der Thüringischen Eisenbahnverwaltung den Fehlbetrag bis zu 4½ Prozent des Anlagekapitals jährlich zu erstatten und die betreffende Summe sofort nach Vorlage des Rechnungsabschlusses des abgelaufenen Jahres an die Hauptkasse der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zu erstatten und resp. einzuzahlen.

§. 11.

§. 11.

Die Zinsengarantie Seitens der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Staatsregierung (§. 10.) hört auf, nachdem die neue Bahn zehn Jahre hintereinander einen Reinertrag ergeben haben wird, welcher zur festgestellten Verzinsung des Anlagekapitals ausreicht. Eine etwaige frühere gänzliche oder theilweise Tilgung des Anlagekapitals Seitens der Thüringischen Eisenbahngesellschaft kommt der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Regierung gegenüber nicht in Betracht.

§. 12.

Uebersteigt der Reinertrag eines Jahres $4\frac{1}{2}$ Prozent des gesammten Anlagekapitals, so wird der überschießende Betrag dergestalt getheilt:

1) daß zunächst die von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft in den Vorjahren etwa vorgeschossenen, aus den betreffenden Jahreseinnahmen nicht gedeckten Betriebskosten in erster Reihe erstattet werden;

2) daß demnächst die von der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Staatsregierung etwa zur Verzinsung des Anlagekapitals geleisteten Zuschüsse zurückerstattet werden;

3) daß endlich der weitere Ueberschuß zur Hälfte der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Staatsregierung, zur anderen Hälfte dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zufließt, und zwar selbst dann, wenn inzwischen die von ersterer übernommene Zinsengarantie (§. 10.) schon ihre Endschaft erreicht haben sollte.

§. 13.

Die neue Bahn darf dem Verkehr nicht eher übergeben werden, als bis nach vorheriger Revision der Anlage von den beiderseitigen Staatsregierungen die Genehmigung dazu ertheilt worden ist.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst den Transportanstalten in solchem Zustande zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen kann. Sie kann hierzu im Verwaltungswege angehalten werden.

§. 14.

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet:

1) ihren Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit der Postverwaltung zu bringen;

2) sie übernimmt den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und post-

postzwangspflichtigen Packete, bezüglich deren für das Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen die Grenze auf 20 Zollpfund bestimmt wird;

3) sie übernimmt den unentgeltlichen Transport derjenigen Postwagen, welche nöthig sein werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern; ebenso die unentgeltliche Beförderung der zum ambulanten Postdienste erforderlichen Postkondukteure oder sonstigen Postbediensteten.

Sollte zur Beförderung der Postgüter die Herstellung besonderer Räume in Eisenbahnwagen gewünscht werden, so hat die Eisenbahn-Verwaltung auch diese auszuführen, erhält aber von der Postverwaltung die Kosten der Herstellung und die späteren Kosten der Wiedereinrichtung des früheren Zustandes erstattet;

4) für den Fall die Postverwaltung es nöthig finden sollte, der Eisenbahn-Gesellschaft Reisende zur Beförderung zu überweisen, so sind dieselben vorzugsweise vor anderen Personen auf derjenigen Klasse von Bahnwagen, die dazu von der Post für immer bestellt werden sollen, gegen Entrichtung des gewöhnlichen Personengeldes dieser Wagen zu befördern;

5) die mit Postfreipässen versehenen Personen sind unentgeltlich zu befördern, vorausgesetzt, daß diese nur einen Theil ihrer Reise auf der Eisenbahn, einen andern aber mit gewöhnlichem Postfuhrwerk zurücklegen;

6) für den Fall der regelmäßige Postbetrieb auf der Eisenbahn durch die Schuld der Verwaltung derselben dergestalt unterbrochen werden sollte, daß die Postverwaltung ihren Betrieb einstweilen durch andere Anstalten zu besorgen genöthigt werden würde, ist der hierdurch veranlaßte Kostenaufwand ihr zu ersetzen.

Mit Rücksicht auf das Verhältniß, in welchem die Fürstlich Thurn- und Taxis'sche Postverwaltung zu den beiden kontrahirenden Regierungen steht, behalten sich dieselben ausdrücklich die Bestimmung darüber vor, ob und inwieweit die der Eisenbahngesellschaft bezüglich der Post vorstehend auferlegten Leistungen der qu. Fürstlichen Postverwaltung wirklich überwiesen, oder für die Staatskassen in Anspruch genommen werden sollen.

Uebrigens sollen die zum Vortheil der Post bestimmten Leistungen sich nur auf die Postverwaltung jeder der beiden kontrahirenden Regierungen innerhalb des eigenen Gebietes beziehen.

§. 15.

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, die Anlage eines elektro-magnetischen Staatstelegraphen Seitens der beiden betheiligten Staatsregierungen, oder Seitens einer von beiden zu bezeichnenden anderen Staatsregierung unentgeltlich zu gestatten, ebenso die Dienstdepeschen beider Regierungen auf und nach den-

denjenigen Telegraphenstationen, wo keine Staats-Telegraphenstation sich befindet, unentgeltlich zu befördern.

§. 16.

Rücksichtlich der Benutzung der neuen Bahn zu Zwecken der Militair-Verwaltung wird Folgendes festgesetzt:

1) Für alle Transporte von Militairpersonen oder Militaireffekten, welche für Rechnung der Herzoglich Sächsisch-Gothaischen oder der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Militairverwaltung auf der Eisenbahn zwischen Dietendorf und Arnstadt bewirkt werden, wird den beiderseitigen Verwaltungen völlige Gleichstellung zugesichert, dergestalt, daß die Zahlung dafür an die Eisenbahnverwaltung nach ganz gleichen Grundsätzen erfolgen soll.

2) Wenn in Folge außerordentlicher Umstände auf Anordnung der Herzoglichen oder der Fürstlichen Regierung größere Truppenbewegungen stattfinden sollen, so liegt der Eisenbahnverwaltung die Pflicht ob, für diese und für Sendungen von Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, sowie von Militaireffekten jeglicher Art, insoweit solche Sendungen zur Beförderung auf Eisenbahnen überhaupt geeignet sind, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten und für dergleichen Transporte alle Transportmittel, die der ungestört fortzusetzende regelmäßige Dienst nicht in Anspruch nimmt, zu verwenden und, soweit thunlich, hierzu in Stand zu setzen; nicht minder die mit Militairpersonen besetzten und die mit Militaireffekten beladenen, von einer anstoßenden Bahn kommenden Transportfahrzeuge, vorausgesetzt, daß diese dazu geeignet sind, auf die eigene Bahn zu übernehmen, auch mit den disponiblen Lokomotiven weiter zu führen.

   Als Fahrpreis für den in den Fällen sub 1. und 2. sich nöthig machenden Transport von Truppen, Militaireffekten und sonstigen Armeebedürfnissen sollen keine höheren als die zwischen der Direktion der Thüringischen Eisenbahn und den bei derselben betheiligten Staats-Regierungen jeweilig vereinbarten Sätze zur Erhebung gelangen.

3) Im Falle eines Bundesaufgebotes bezüglich des Transportes von Truppen und Heeresbedürfnissen ist die Eisenbahnverwaltung verpflichtet, desfallsigen von Bundeswegen getroffenen und noch getroffen werdenden Vorschriften nachzukommen. Als Vergütungssätze kommen die in der Beilage 7. zum provisorischen Verpflegungs-Reglement für das Deutsche Bundesheer nach Bundesbeschluß vom 31. Dezember 1863. festgesetzten oder noch festgesetzt werdenden Beträge in Anwendung.

Die Leitung aller solcher Transporte bleibt jedoch lediglich dem Dienstpersonal der betreffenden Eisenbahnverwaltung überlassen, dessen Anordnungen wäh-

während der Fahrt unbedingt Folge zu leisten ist. Hinsichtlich des an die Eisenbahnverwaltung zu entrichtenden Fahrgeldes tritt, wie unter 1., eine völlige Gleichstellung der gegenseitigen Militairverwaltungen ein.

§. 17.

Der Tarif und die Fahrpläne für die neue Bahn unterliegen der Genehmigung der beiden betheiligten Staatsregierungen.

Die Thüringische Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, zur Aufnahme des Verkehrs der Ortschaften an der neuen Bahn eine Haltestelle an einer noch zu vereinbarenden Stelle zu errichten.

Für den Verkehr zwischen Dietendorf und Arnstadt sind täglich mindestens drei Züge mit Personenbeförderung, und zwar in beiden Richtungen, abzulassen, welche Anschluß an die in Dietendorf ankommenden bezüglich abgehenden Personenzüge der Thüringischen Bahn haben.

Die Bestimmung darüber, welche Züge an der Haltestelle anzuhalten haben, bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten.

§. 18.

Zur Handhabung der ihnen über die Bahnstrecke in ihrem Gebiete zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte werden die kontrahirenden Staats-Regierungen beständige Kommissarien bestellen, welche die Beziehungen ihrer Regierungen zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten haben, die nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der kompetenten Behörden geeignet sind. Die Herzogliche Regierung wird außerdem, unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechtes der Fürstlichen Regierung bezüglich der in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke, die Ueberwachung des ganzen Unternehmens im Allgemeinen und des Geschäftsbetriebes der Eisenbahngesellschaft bewirken. Zu dem Ende wird die Eisenbahnverwaltung sich stets und überall zunächst an den Herzoglichen Kommissar zu wenden haben, wodurch jedoch nicht ausgeschlossen ist, daß auch der Fürstliche Kommissar, bezüglich des auf der im Sondershäuser Gebiete belegenen Bahnstrecke stattfindenden Betriebes, in Ausübung des Aufsichtsrechtes die Initiative zu ergreifen befugt ist. Durch dieses Vorgehen darf jedoch niemals der Einheitlichkeit der Betriebsaufsicht Eintrag geschehen.

Beide Staatskommissarien haben das Recht, in allen das neue Bahnunternehmen berührenden Fragen an den Sitzungen der Direktion und des Verwaltungsrathes der Thüringischen Eisenbahngesellschaft mit berathender Stimme Theil zu nehmen, unbeschadet natürlich der Stimmberechtigung des Gothaischen Kommissars, dessen Funktionen mit denen des von der Herzoglich Gothaischen Regierung auf Grund des §. 45. des Statuts der Thüringischen Eisenbahn ernannten Direktionsmitgliedes in Einer Person vereinigt werden sollen.

§. 19.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in dem Gebiete der beiden Regierungen kompetenten Behörden in Gemäßheit des von den beiden Regierungen zu vereinbarenden und für jedes Staatsgebiet besonders zu publizirenden Bahnpolizei-Reglements gehandhabt werden.

§. 20.

Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Aufsichts- und Betriebsbeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den kompetenten Behörden des betreffenden Staates in Pflicht zu nehmen.

Die Bahnverwaltung hat bei Anstellung der den unteren Kategorien des Bahnpersonals angehörigen Beamten, welche innerhalb des betreffenden Staatsgebietes ihren festen Wohnsitz haben sollen, Angehörige des bezüglichen Gebietes bei gehöriger Befähigung auf ihre Bewerbung vorzugsweise zu berücksichtigen.

Die Betriebsbeamten sind ohne Unterschied des Ortes der Anstellung rücksichtlich der Disziplin der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als der kompetenten Aufsichtsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

§. 21.

Von dem Reinertrage des Unternehmens soll eine Abgabe erhoben werden, für welche nachstehende Bestimmungen in Anwendung kommen:

a) als Reinertrag gilt lediglich der nach den Bestimmungen des §. 8. festgestellte Betrag;

b) die Abgabe ist nach dem in jedem einzelnen Jahre aufkommenden Reinertrage zu berechnen und stuft sich nach der Höhe desselben dergestalt ab, daß von einem Reinertrage bis zu einschließlich vier Prozent des nach §. 6. und §. 7. 1. definitiv festgestellten Anlagekapitals $\frac{1}{40}$ dieses Ertrages, bei einem höheren Reinertrage aber außerdem und zwar von dem Mehrertrage über vier bis fünf Prozent einschließlich, $\frac{1}{20}$ dieser Ertragsquote, von dem Mehrertrage über fünf bis sechs Prozent einschließlich, $\frac{1}{10}$ dieser Ertragsquote, von dem Mehrertrage über sechs Prozent, $\frac{2}{10}$ dieser Ertragsquote zu entrichten sind.

Die Erhebung der Abgabe unterbleibt für die Jahre, in welchen in Folge der von der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Regierung übernommenen Zinsgarantie Zuschüsse von der genannten Regierung zu leisten sind, wobei es gleichgültig ist, ob ihr die Zuschüsse theilweise von einem Rückgaranten zu erstatten sind.

Für

Für die Dauer der Zinsgarantie kommen in den Jahren, in welchen wegen Höhe des Reinertrages keine Zinsenzuschüsse erforderlich sind, die etwa von der Stammbahn geleisteten Betriebsvorschüsse, sowie die etwa von der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Regierung geleisteten Zinsenzuschüsse vor Berechnung der Staatssteuer von dem Reinertrage in Abzug.

Die Herzoglich Gothaische Regierung wird den Abgabenbetrag für die ganze Bahnstrecke berechnen, feststellen und nach Maaßgabe der Längenausdehnung der in den beiderseitigen Gebieten belegenen Bahnstrecken repartiren, auch den Repartitionsplan der Fürstlich Sondershäuser Regierung mittheilen. Die Eisenbahnverwaltung hat demnächst die bezüglichen Antheile an die betreffende Herzoglich Gothaische und beziehungsweise Fürstlich Sondershäuser Einnahmebehörde abzuführen.

Andere Abgaben, mit alleiniger Ausnahme der Grundsteuer, dürfen der Eisenbahnverwaltung für die in den beiderseitigen Staatsgebieten belegenen Bahnstrecken nicht auferlegt werden.

§. 22.

Zur Anlage etwaiger an die neue Bahn anschließender Zweigbahnen ist die Genehmigung der beiden betheiligten Regierungen erforderlich.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, nach der Bestimmung der beiden Regierungen den Anschluß anderer Eisenbahn-Unternehmungen an die Zweigbahn, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung oder in einer Seitenverbindung bestehen, geschehen zu lassen.

§. 23.

Die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der in Rede stehenden Bahn in gleicher Richtung von Dietendorf nach Arnstadt fortlaufen würde, soll binnen einem Zeitraum von 30 Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht zugelassen werden; anderweite Verbesserungen der Kommunikation zwischen diesen Orten sind jedoch hierdurch nicht beschränkt.

§. 24.

Jeder der beiden Regierungen bleibt vorbehalten, das Eigenthum der Bahn Dietendorf-Arnstadt mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen. Hierbei ist, vorbehaltlich jeder anderweiten hierüber durch gütliches Einvernehmen zu treffenden Regulirung, nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

1) Die Abtretung kann nicht eher, als nach Verlauf von 30 Jahren von dem Zeitpunkte der Transporteröffnung gefordert werden.

2) Es muß der Eisenbahnverwaltung die auf Uebernahme der Bahn gerichtete Absicht mindestens Ein Jahr vor dem zur Uebernahme bestimmten Zeitpunkte angekündigt werden.

3) Die Entschädigung der Eisenbahngesellschaft erfolgt sodann nach folgenden Grundsätzen:

a) zur Berechnung gezogen werden nur die der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zugeflossenen Erträge derjenigen fünf Jahre, welche mit dem, dem Tage der Kündigung vorhergehenden 31. Dezember abschließen, und zwar dergestalt:

α) daß für diejenigen dieser fünf Jahre, in welchen der Reinertrag nicht zu einer Verzinsung des Anlagekapitals mit 4½ Prozent ausreichte, lediglich der Betrag dieser (4½prozentigen) Zinsen des Anlagekapitals,

β) für diejenigen Jahre dagegen, in denen sich ein größerer Ueberschuß herausgestellt hat, der sub α. gedachte Zinsenbetrag nebst dem nach §. 12. sub 3. auf die Thüringische Bahn entfallenen Antheil an dem Mehrertrage des Reinertrages,

als Jahreserträge eingestellt werden. Die Durchschnittssumme der so berechneten Erträge der qu. fünf Jahre werden als 4½prozentige Zinsen kapitalisirt und der auf diese Weise gefundene Kapitalbetrag an die Thüringische Eisenbahngesellschaft gezahlt.

b) Die auf dem neuen Bahnunternehmen etwa haftenden Schulden, zu denen selbstverständlich das Anlagekapital oder ein Theil desselben nicht zu rechnen ist, werden ebenfalls vom Staate übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Eisenbahngesellschaft obgelegen haben würde, aus der Staatskasse berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Aktivforderungen auf die Staatskasse übergehen.

Zu den Schulden zählen namentlich auch die von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft etwa vorgeschossenen, aus den späteren Jahreseinnahmen noch nicht gedeckten Betriebskosten früherer Jahre, sowie etwaige noch nicht erstattete Zinszuschüsse der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Regierung.

c) Gegen Erfüllung obiger Bedingungen geht nicht nur das Eigenthum der Bahn und des zum Transport gehörigen Inventariums sammt allem Zubehör auf den Staat über, sondern es wird demselben auch der von der Eisenbahngesellschaft angesammelte Reservefonds resp. Erneuerungsfonds (§. 8. b.) mit übereignet.

d) Bis dahin, wo die Auseinandersetzung mit der Gesellschaft nach vorstehenden Grundsätzen regulirt, die Einlösung der Aktiva und Uebernahme der Schulden erfolgt ist, verbleibt die Gesellschaft im Besitze und in der Benutzung der Bahn.

§. 25.

Sollte die Thüringische Eisenbahngesellschaft es für thunlich halten, die zur Deckung des Anlagekapitals der Zweigbahn aufgenommene Anleihe ganz oder

oder zu ihrem Restbetrage zu kündigen, um einen geringeren Zinsfuß für sich zu erlangen, so sollen die dadurch erlangten Vortheile gleichmäßig auch der Fürstlich Schwarzburg-Sondershäuser Staatsregierung zu Gunsten gehen, und es wird demgemäß vorbehalten, die §§. 5. 7. 10. 11. 12. 21. und 24. danach zu amendiren.

§. 26.

Die ertheilte Konzession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zubehör für Rechnung der Thüringischen Eisenbahngesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese eine oder die andere der ihr auferlegten Konzessionsbedingungen nicht erfüllt und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.

§. 27.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen der Zweigbahn, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, kann die Thüringische Eisenbahngesellschaft von den beiden Staaten einen besonderen Ersatz nicht verlangen.

§. 28.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen des durch Konzessions-Urkunde vom 20. August resp. 10. und 13. September 1844. bestätigten Statutes der Thüringischen Eisenbahngesellschaft und deren landesherrlich genehmigte Nachträge auch auf das Unternehmen des Baues und Betriebes der Dietendorf-Arnstädter Bahn Anwendung.

Auch sind, insoweit durch diesen Vertrag und den noch erforderlichen weiteren Statutennachtrag nicht ein Anderes festgestellt wird, die Bestimmungen der Gesellschaftsstatuten mit ihren Nachträgen für die Verwaltung des neuen Unternehmens maaßgebend.

So geschehen Erfurt, am 7. Juli 1865.

Die Direktion
der Thüringischen Eisenbahngesellschaft.

L. Braun. v. Nostitz. Dr. Reinhard.
v. Wolffersdorf. Kräger. Herrmann.
Franz Wilke. Eichel. K. Riemann.
Hartnack.

(Nr. 6274.) Bekanntmachung, betreffend die Allerhöchste Genehmigung des von der Weseler Aktiengesellschaft für Gasbeleuchtung wegen Abänderung des §. 16. des Gesellschaftsstatuts gefaßten Beschlusses. Vom 7. März 1866.

Des Königs Majestät haben mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 26. Februar 1866. den von der Weseler Aktiengesellschaft für Gasbeleuchtung in der Generalversammlung vom 27. November 1865. gefaßten, in der notariellen Verhandlung von demselben Tage enthaltenen Beschluß wegen Abänderung des §. 16. des unter dem 7. Juli 1863. genehmigten Gesellschaftsstatuts zu genehmigen geruht.

Der Allerhöchste Erlaß nebst der genehmigten Statutänderung wird durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Düsseldorf bekannt gemacht werden.

Berlin, den 7. März 1866.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
Gr. v. Itzenplitz.

Der Minister des Innern.
Gr. zu Eulenburg.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).